

DOI: 10.12731/2070-7568-2019-1-89-113

УДК 330.341

УЧАСТИЕ РЕСПУБЛИКИ КОРЕЯ В ОСВОЕНИИ АРКТИКИ: ПЕРСПЕКТИВЫ И ПРОТИВОРЕЧИЯ

Шадрин А.И., Бэк Енчжун, Хан Чжон Ман

В настоящее время большое значение приобретают вопросы изучения Арктики. Вместе с тем не рассматриваются проблемы взаимодействия Российской Федерации и Республики Корея по освоению и развитию данного региона. В этой статье мы рассмотрим текущее состояние арктических исследований в России и Корее, а также предложим возможности взаимного сотрудничества. В предыдущих научных работах не было рассмотрения результатов исследований на тему взаимодействия и сотрудничества между Российской Федерацией и Республикой Корея в вопросах изучения и освоения Российской Арктики.

Цель – разработка предложений по развитию Арктического региона исходя из имеющихся научного, образовательного и инновационного потенциала Республики Корея. **Задачи:** анализ научно-образовательного и инновационного потенциала Республики Корея и других стран по изучению освоения и комплексного развития Арктики; определение особенностей и разработка основных направлений взаимодействия Российской Федерации и Республики Корея по освоению и комплексному развитию Арктики, использование SWOT анализа.

Метод или методология проведения работы: обзор литературы, сравнительное исследование, анализ данных. Также в исследовании использована группа теоретических научных методов, связанных с проведенным анализом, использование которого обеспечивает комплексное изучения освоения ресурсов и развитие арктического пространства.

Результаты. Проведена оценка природных условий и ресурсов, транспортных и логистических особенностей Российской Арктики. Приведены новые научные данные, отличающиеся от предыдущих исследований и показаны преимущества Северо-Восточного прохода для судоходства по сравнению с другими морскими маршрутами, выявлено наличие в этом вопросе определенных плюсов и ограничений. Рассмотрены стратегические вопросы развития арктической зоны России и участие Республики Корея в изучении освоения Арктики и развития Северного морского пути. Научная новизна исследования состоит в изучении особенностей взаимодействия Российской Федерации и Республики Корея по изучению освоения и комплексного развития Арктики.

Область применения результатов. Результаты рекомендуется использовать в работе органов управления Российской Федерации и Республики Корея.

Ключевые слова: Арктика; Северный морской путь; природный и логистический потенциал; Российская Федерация; Республика Корея.

PARTICIPATION OF THE REPUBLIC OF KOREA IN THE DEVELOPMENT OF THE ARCTIC: PROSPECTS AND CONTRADICTIONS

Shadrin A.I., Baek Young Jun, Han Jong-man

The current Arctic study is of great importance. However, insufficient attention has been paid to the problems of interaction between Russian and Republic of Korea in the area of development and scientific & educational communities on these regions. This study focuses on the assessment of resource potential, transport and logistics of the Russian Arctic.

Purpose. *The study is an analysis of the presence of natural resources in Russia and Korea including in other countries in the Arctic zone and the current state of their use. It also analyzes the application of the methodology for assessing the potentials of Russia and the Republic of Korea in the development of the Arctic and the proposals for the development of*

this region, based on their existing scientific, educational and innovative potentials.

Methodology. *Literature review, Comparative study, Data analysis including in theoretical scientific methods, Combined analysis of complex development of resources and the Arctic space.*

Results. *Assessment of the transport and logistics features of the Arctic.*

Practical implications. *This study will help the Russian government to recognize the importance of the Arctic. New materials of the present study that differ from previous studies can view the advantages of the Northeast navigation for shipping compared to other sea routes. Then there are certain advantages and limitations in this matter.*

It's considered that the strategic issues can include the development of the Russian Arctic zone, the participation of the Republic of Korea in the development of the Arctic and the development of the Northern Sea Route.

Keywords: *Arctic; North Sea Route; Natural Resources and Logistic Potential; Russian Federation; Republic of Korea.*

В Российской Федерации арктические исследования носят системный и непрерывный характер. Арктические исследования в России широко проводились по самым разным областям науки, техники и практики.

Так, Селин Б.С. делает предложения об экономической политике России в Арктике. Он подчеркнул геополитическое и геоэкономическое значение Арктики [1] и обозначил важность СМП, а также необходимость освоения арктических регионов и маршрутов [2]. Он также утверждает, что освоение российской Арктики является хорошим способом развития национальных интересов России [3].

Лексин В.Н. написал статьи о политике развития Арктики. В одной из них он утверждал, что необходим систематический план развития российской Арктики. Он отметил, что нужно учесть изменение климата, чтобы планировать арктическую стратегию развития российской Арктики из-за глобального потепление [4].

Голдин В.И. поднял вопросы о геополитических проблемах Арктики. В частности он утверждает, что для того, чтобы претендо-

вать на приоритет Арктики в будущем, необходимо уделять больше внимания образованию [5].

Харлампиева Н.К. в своих работах подчеркнула многогранный подход к международному сотрудничеству в арктическом регионе. Она утверждает, что Арктика – особая природная территория, и в то же время это уникальная с точки зрения мировой политики транснациональная среда, поэтому нужна «транснациональная модель, которая позволяла бы учитывать интересы и возможности всех элементов этой уникальной транснациональной среды» [6, 7].

Кондраль Д.П. в своей статье пишет о подходе и стратегии развития Арктики. Он приводит сравнительный анализ механизмов стратегического анализа и планирования процессов развития Арктического региона в России и в США и выявляет слабые места системы стратегического планирования процессов развития Арктического региона России, приводит рекомендации по формированию комплексной системы регионального стратегического управления [8].

Арктические исследования в Республике Корея – особая область исследований.

Причины научного интереса корейских ученых:

- Республика Корея не имеет прямого выхода к территории Арктики.
- Вместе с тем, страна получит значительную выгоду, если в недалеком будущем откроется арктический маршрут.
- Арктические исследования актуальны для правительства страны и популярны среди корейских исследователей.

Практически корейские ученые заинтересовались арктическими исследованиями в 2008 году, когда правительство Кореи присоединилось к Арктическому совету и потребовались новые результаты исследований.

В Корею вышла первая лингвистическая статья [9, 10] о национальных меньшинствах, таких как коми и ненцы, которые проживают в Арктике.

В следующих исследованиях в области политики и международных отношений рассматривались вопросы, связанные с Арктикой

и проблемами управления, вопросы безопасности и анализ международного права в Баренцевом море [11, 12, 13, 14]. Опубликованы статьи по арктической политике и международному сотрудничеству [15, 16].

Есть также исследования по развитию рыбных и туристических ресурсов [17, 18]. В частности, основными направлениями развития корейской тематики по Арктике являются экономические и географические исследования [19, 20], которые привели к многочисленным результатам.

Кроме того, был подготовлен ряд документов, связанных с проблемами окружающей среды в Арктике и климатом, включая исследование [21], в котором проанализированы данные, полученные в результате эксплуатации ледокола «Араон».

Таким образом, видно что в предыдущих исследованиях не было рассмотрения результатов исследований на тему взаимодействия и сотрудничества между Российской Федерацией и Республикой Корея в вопросах изучения и освоения Российской Арктики.

Мы можем сделать вывод об актуальности, новизне и оригинальности проводимых нами исследований.

В этом исследовании мы рассмотрим особенности изучения Арктики в России и в Республике Корея, проведя комплексный SWOT-анализ.

Если в предыдущие периоды в Северном Ледовитом океане 80–90% морской поверхности было покрыто многолетними льдами, то из-за глобального потепления и изменения климата площадь льдов Арктики стремительно сокращается. Спутниковыми наблюдениями отмечается сокращение площади ледяного покрова, одновременно их толщина также уменьшается [22]. По данным Межправительственной группы экспертов по изменению климата льдов Северного Ледовитого океана стало в два раза меньше, чем 50 лет назад, а с учётом ускорения темпов их таяния предполагается, что к 2030 году площадь льдов значительно сократится [23, р. 5]. В связи с воздействием научно-технических достижений и глобальным потеплением жизненное пространство человека неизбежно продвигается в сторону Северного полюса Земли. В связи с этим зона Севера при-

обретает всё большее геополитическое и геоэкономическое значение: регион Арктики признаётся регионом с огромными потенциалами в комплексной логистической системе, включая сухопутную, морскую и воздушную логистику. Арктика считается последней малоиспользуемой территорией и своеобразной «сокровищницей» ресурсов. По мере повышения доступности к Северному морскому пути и к различным ресурсам (топливно-энергетическим, сырьевым, рыбным и туристическим), интерес к Арктике возрастает не только у арктических стран, но и у других стран, в том числе у стран Европейского Союза, Республики Кореи, Китая и Японии. В связи с этим освоение и использование Арктики сопряжено как с возможностями для международного сотрудничества, так и с риском возникновения различных конфликтов. Ресурсный и логистический потенциал Арктики в связи с этим резко изменяется. Стратегически Арктика имеет особое значение не только в области использования новых маршрутов для морской транспортировки, но и в качестве своеобразного хранилища энергоресурсов, в частности запасов углеводородов (в том числе гидратов метана), запасов рыбы и морепродуктов, а также экотуристических ресурсов. Однако главными среди них являются нефть и газ. На гипотетические запасы нефти в Арктике, оцениваемые в 134 млрд. тонн, приходится 15% мировых запасов. Предполагается, что 41% из них залегают в российской Арктике, 28% – на Аляске (США), 18% – в Гренландии (Дания), 9% – в канадской Арктике. На возможные запасы газа в Арктике приходится 30% мировых запасов. Предполагается, что 70% из них расположено в российской Арктике, 14% – в Аляске, 8% – в Гренландии, по 4% – в канадской и норвежской части Арктике [24, р. 8]. Относительно величины возможных запасов углеводородов в российской Арктике экспертами высказываются разные оценки. Так, согласно прогнозам Министерства природных ресурсов и экологии РФ, запасы традиционных углеводородных ресурсов в российской Арктике могут составлять до 100 млрд. тонн, а по оценке РАН они составляют от 97 до 212 млрд. тонн. Самой вероятной считается оценка в 142 млрд. тонн, включая 51,3 млрд. тонн нефти и 87,1 млрд. тонн природного

газа. Предполагается, что 68% из них (97 млрд. тонн) расположено в шельфах российской Арктики. По оценкам геологической службы США запасы углеводородов в Арктике составляют 66 млрд. тонн, причём 84% из них находится в шельфах, а 70% этих запасов приходится на Россию [25, p. 901].

В Арктике находятся около 90% всех запасов российского природного газа. В основном месторождения газа находятся в шельфах (под водой на глубине более 500 м). В Арктике расположено более 70 нефтяных месторождений и более 200 газовых месторождений. Они сосредоточены в Баренцевом и Карском морях. Они имеются также в шельфах моря Лаптевых, Восточно-Сибирского моря, Чукотского и Берингова морей [26].

Предполагается, что в арктической зоне России имеется около 780 млрд. тонн угля. Российская Арктика обладает не только богатыми топливными ресурсами, в том числе запасами гидратов метана, но и другими сырьевыми ресурсами. Так, на Кольском полуострове расположено крупнейшее в мире апатитовое месторождение, а в районе города Норильска – медно-никелевое месторождение. В российском арктическом регионе находится и добывается 90% мировых запасов апатита, 85% никеля, 50% вольфрама, 95% редкоземельных элементов, 98% металлов платиновой группы, 75% олова, 75% ртути, 90% золота и серебра, 99% алмазов и 90% кобальта [27].

Стоимость полезных ископаемых, расположенных в российской Арктике, оценивается в 22,4 трлн. долл. В этом регионе России проживает всего 10% населения, а на него приходится 20% общего объёма бюджетных доходов и четверть ВВП страны [28, p. 1].

Следует также отметить, что в российской части Северного Ледовитого океана, в частности в Баренцевом и Беринговом море, имеется нескольких видов рыб, обитающих в холодных водах. Здесь добывается 15% морепродуктов России. Объём годового улова России и Норвегии в Баренцевом море составляет около 4 млн. тонн и оценивается в 50 млрд. долл. Основными объектами промысла в этом регионе являются треска, палтус, корюшка, сельдь, а также краб-стригун [29].

Кроме того, российская арктическая зона обладает богатыми туристическими ресурсами. В летние месяцы проводятся туры на Северный полюс на российском ледоколе. Завершение строительства пассажирского терминала в Мурманске позволит организовать регулярное паромное сообщение между норвежским портом Киркенес и Мурманском. В связи с этим данные порты будут ежегодно посещать от 70 до 100 круизных судов из Великобритании, США, Германии, Финляндии, Дании и до 50 тыс. туристов (в безвизовом режиме в течение 72 ч.) [30, pp. 14–15].

Потенциальные логистические маршруты отличаются большим разнообразием. На Северном морском пути имеются: Северо-Восточный проход, соединяющий Северо-восточную Азию с Европой через Северный Ледовитый океан; Северо-Западный проход, соединяющий Берингово море с восточной частью Северной Америки по канадской части океана; прямой путь через Северный полюс (рис. 1). Нами будет рассматриваться, в основном, Северный морской путь развитие которого и освоение ресурсов российской арктической зоны будут осуществляться в тесной связи друг с другом.

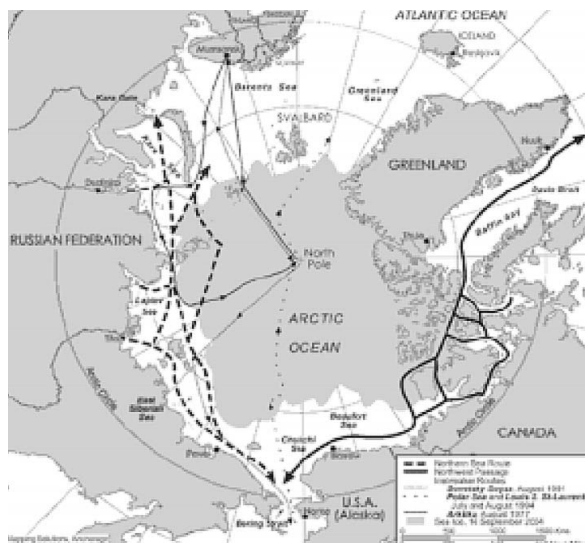


Рис. 1. Северный морской путь [31]

Дальнейшему развитию Северного морского пути препятствует наличие плавучих льдов, сложные природные, погодные и географические условия, сильные ветры, брызговое обледенение судов и техники, отсутствие сооружений для спасательных или срочных восстановительных работ, отсутствие надёжной системы метеорологического прогнозирования. В зимний и весенний периоды судоходство по восточной части Северо-Восточного прохода сопряжено со значительными сложностями. Даже в летние месяцы из-за большого количества плавучих льдов и айсбергов необходимо сопровождение судами ледового класса или ледоколами. Существуют также ограничения по осадке и ширине судов. Судам также сложно проходить через мелкий пролив между Карским морем и морем Лаптевых. Не менее сложным является и маршрут в море Лаптевых и Восточно-Сибирском море возле Новосибирских островов через пролив Дмитрия Лаптева или через пролив Санникова. Российское правительство даёт разрешение на плавание по Северному морскому пути только судам высшего ледового класса (1А) [32].

Расстояние морских перевозок по Северному морскому пути от Санкт-Петербурга до Владивостока составляет около 14 тыс. км, а через Суэцкий канал – 23 тыс. км. Если не учитывать небольшие различия, возникающие в зависимости от места назначения, то расстояние по Северно-Восточному проходу значительно короче, чем через Суэцкий канал (как минимум на 40%). Операторы судоходства могут экономить нефтяное топливо путём замедления скорости плавания. Кроме того происходит экономия на заработной плате и обслуживании судов.

Так, от Мурманска до Пусана (Республика Корея) расстояние по Северно-Восточному проходу по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал короче более чем на 50%. Это значит, что за время плавания через Суэцкий канал с максимальной скоростью в тот же самый конечный пункт по Северному морскому пути можно доплыть значительно быстрее. Замедленное плавание позволяет повысить энергоэффективность в два раза и в значительной мере сократит выброс парниковых газов. В перспективе, в том случае, если тарифы на морские перевозки будут определены с учётом кон-

троля количества выброса парниковых газов, замедление скорости плавания имеет большие выгоды, так как позволит существенно сократить издержки [33]. Кроме того, при плавании через Суэцкий канал судовладельцам нередко приходится нести дополнительные расходы, в частности выплачивать выкуп за захваченных заложников или страховые премии из-за преступной деятельности сомалийских пиратов. На Северном морском пути таких инцидентов не бывает. Маршрут от Роттердама по Северному морскому пути короче, чем через Суэцкий канал только до Гонконга. Поэтому транспортировка грузов через Северо-Восточный проход выгодна только до тех портов, которые расположены к Востоку от Гонконга.

Норвежское и Баренцево моря на западных участках Северного морского пути не замерзают вследствие тёплого течения в северной части Атлантического океана. На восточных же участках от Новой Земли, являющегося естественной границей между Баренцевым и Карским морем, до крайней северо-восточной точки Чукотского полуострова – мыса Дежнёва морская вода протяжённостью в 3 тыс. миль покрыта льдами. Поэтому плавание на этих участках требует сопровождения судов ледоколами.

Россия обладает самым большим в мире ледокольным флотом в составе 29 ледоколов, включая 7 атомных. Причём атомными ледоколами владеет только Россия. Канада имеет 18 ледоколов; Финляндия – 9, Швеция – 7, Дания – 3, США – 2; Норвегия, Китай и Корея имеют по одному ледоколу [34].

По данным журнала «Barents Observer», количество судов, следующих транзитом по Северному морскому пути, за последние годы существенно увеличилось: два – в 2009 г.; четыре – в 2010 г.; 34 – 2011 г.; 46 – 2012 г. Объём перевозок также вырос – с 820 тыс. тонн в 2011 г., до 1,3 млн. тонн в 2012 г. По Северному морскому пути перевозятся в основном нефтепродукты, в том числе дизельное топливо, газовый конденсат, топливо для реактивных двигателей, СПГ, а также железная руда и уголь [35]. Ожидается дальнейшее увеличение объёма перевозок. В частности, по прогнозам к 2020 г. объём перевозок по Северному морскому пути составит 64 млн. тонн, а к 2030 г. – 85 млн. т [36].

Стратегия развития Российской арктической зоны заключается в следующем. России, являющейся главной арктической страной, принадлежит практически половина Арктики. Большая часть населения, проживающего в арктическом регионе, является российскими гражданами. Две трети ресурсов, имеющих в Арктике, также принадлежат России [37].

В 2008 году российское правительство приняло «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» [38]. Стратегия, заложенная в документе, подчёркивает геополитическую важность Российской Федерации и геоэкономическую важность Арктики как источника доходов от освоения ресурсов и морских перевозок.

Данный документ гласит, что Россия намерена к 2020 г. создать основные стратегические базы для освоения природных ресурсов и с целью безопасности, а также сохранить статус лидера Арктики [39, pp. 2–3].

Отправной точкой внешних связей Великой полярной политики Республики Корея стала попытка присоединиться в качестве наблюдателя к Арктическому совету (АС) в 2008 году, и она была выбрана в качестве официального наблюдателя в мае 2013 года. Результат оказался плодотворным. При этом Евразийская инициатива была предложена в качестве стратегии для установления и реализации конкретной арктической политики (табл. 1).

Таблица 1.

Основные арктические шаги Республики Корея в Арктике

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Вступление в Арктический совет (АС) в 2008 году. • Ледокольное исследовательское судно «Араон», построенное в 2009 году. • Представление «Стратегии Евразийской Инициативы» президент Республики Корея в 2013 году. • Арктический консорциум, созданный Министерством морского и рыбного хозяйства. • Успешная транспортировка СПГ по арктическому маршруту. Президент Кореи Мун Чжэ-ин посетил Россию. |
|---|

Активные исследования за Полярным кругом могут быть осуществлены при строительстве исследовательского ледокола «Араон». Основной задачей ледокола Араон является строительство научно-исследовательских и снабженческих баз в Антарктике и Арктике. В настоящее время в Республике Корея есть только один ледокол, и одновременная исследовательская деятельность в Антарктике и Арктике невозможна. В результате правительство планирует построить ледокол 2-го поколения к 2020 году, но строительство все еще откладывается из-за внутренних и международных обстоятельств. Новый ледокол, как ожидается, будет вдвое больше Араона и сможет активно участвовать в научно-исследовательской деятельности в Арктике.

Политическая деятельность стран, связанных с Арктикой, была продемонстрирована на Международной конференции по Евразии, состоявшейся в Сеуле 18 октября 2013 г. Бывший президент Пак Кын Хе, выступившая с основным докладом, предложила Евразийскую инициативу и озвучила три основных направления политики:

- один континент: создание огромного единого рынка путем построения логистической, транспортной и энергетической инфраструктуры;
- континент творчества: создание евразийского региона как двигателя глобального роста путем продвижения креативной экономики;
- континент мира: устранение угрозы миру и безопасности, которая является серьезным препятствием для экономических, торговых и культурных обменов, посредством оказания доверия на Корейском полуострове и инициативы по мирному сотрудничеству в Северо-Восточной Азии

Предложение Пак Кын Хе из Евразийской инициативы также оказало большое влияние на исследования в Арктике. Корейский арктический консорциум (KoARC) был создан под руководством Министерства по морским делам и рыболовству в соответствии с политическими предложениями бывшего президента Пака Кын Хе. «Корейский арктический консорциум» – это исследовательский

проект, ориентированный на отдельных исследователей, который объединяет исследования по Арктике, до этого систематически не проводившиеся. Этот проект будет способствовать расширению сотрудничества между исследователями Арктики, продвижению Арктики в Корею. Арктический исследовательский консорциум Соединенных Штатов Америки (ARCUS), который был создан в 1988 году, и JCAR (Японский консорциум по науке, технологиям и политике), основанный на исследованиях окружающей среды Арктики, будут способствовать этому. Действующий Президент Республика Корея Мун Чжэ-ин посетил Россию в сентябре 2017 г. Он подчеркнул важность Арктики для мирового сообщества, предложив темы развития сотрудничества на переговорах с Президентом России В.В. Путиным: укрепление маршрута северного морского пути, энергетическое сотрудничество, развитие и использование сети железных дорог Сибири .

Для реализации достигнутых договоренностей необходимо провести анализ научных и научно-исследовательских работ, проведенных в Корее, России и других странах, выявить достижения и тенденции, связанные с освоением Северного морского пути и развитием Арктики в политической, экономической, научно-технической, этногеографической, социально-культурной и других сферах.

Позиция Кореи заключается в следующем:

Прежде всего, геополитическое расположение Республики Корея в Северо-Восточной Азии делает ее прямым получателем выгоды при развитии арктического региона и арктического маршрута.

Во-вторых, Корея является небольшой страной и опирается на импорт для большинства нужных ресурсов. Развитие географически близкого России Сибирско-Арктического региона может стать хорошей альтернативой для Кореи.

В настоящее время в Корее подчеркивается необходимость будущих двигателей роста. Это связано с тем, что существующая структура промышленности и двигатель национального роста достигают своих пределов, а их необходимость подчеркивается в корейском обществе.

Сотрудничество Кореи с Россией будет иметь для Кореи синергетический эффект, поскольку в ней много технических специалистов, капитала и квалифицированных рабочих, обладающих необходимыми навыками для освоения Арктики.

Кроме того, Корея может быть наиболее подходящим партнером для России по сравнению с другими странами Северо-Восточной Азии, особенно Китаем и Японией.

Наконец, Корею ожидает преимущественный эффект, который может быть получен благодаря активному участию в освоении Арктики.

Благодаря глобализации, созданию информационного общества и научно-технологическим достижениям в области транспорта мир сближается как никогда в истории человечества, снимая временные и пространственные барьеры. Одновременно с таянием льдов в Северном ледовитом океане, вызванным глобальным потеплением, пространство жизни человечества продвигается всё ближе к Северу. В связи с таянием арктических льдов повышается возможность использования международных маршрутов морских перевозок, в том числе Северо-Восточного прохода, соединяющего северную часть Тихого океана и Европу, и Северо-Западного прохода, соединяющего северную часть Тихого океана и восточную часть Северной Америки. Кроме того, выдвигается на первый план важность арктических ресурсов, в том числе углеводородов, цветных металлов, рыбы и круизного туризма. В настоящее время началась борьба за ресурсы и логистический потенциал не только в геополитическом, но и в геоэкономическом смысле. Правда, в освоении Арктики существуют различные проблемы: неимоверные издержки; экологические проблемы; появление нетрадиционных углеводородов (нефтяного песка, сланцевого газа), из-за чего арктические ресурсы в определённой степени теряют конкурентоспособность. Однако в долгосрочной перспективе освоение арктических ресурсов всё же будет осуществляться.

Арктическая зона должна остаться мирным пространством и жизненным пространством для будущих поколений. Будучи очень важным пространством для экосистемы всей планеты, она должна

стать пространством для научных исследований таких проблем, как изменение климата и глобальное потепление. Одним словом, освоение и использование арктического региона необходимо реализовать на основе концепции «устойчивого развития» и «управления, основанного на защите экосистемы» [40].

Таблица 2.

Анализ SWOT: сильных (S) и слабых (W) сторон, возможностей (O) и угроз (T) в деле освоения Арктики

S	Россия: обильные ресурсы, широкая береговая линия до Северного Ледовитого океана, доступ к Арктике, приверженность развитию Арктики Корея: технологии, капитал, человеческие ресурсы, приверженность развитию арктического маршрута Сотрудничество: гармонизация ресурсов, доступности, капитала, человеческих ресурсов и технологий
W	Россия: не актуальность стратегии развития Арктики Корея: политические проблемы (отсутствие безопасности на Корейском полуострове), отсутствие доступа к Арктике Сотрудничество: изменение отношений между Россией и Кореей в результате международной обстановки
O	Россия: сбалансированное развитие земель, увеличение площади сельскохозяйственных земель, освоение ресурсов, расширение новых жилых территорий, открытие нового пути для торговли Корея: преимущественный эффект развития Арктики, стабильное предложение ресурсов Сотрудничество: представление нового направления развития Арктики, реализация экономических целей России и Кореи
T	Россия: влияние международного сообщества (угроза загрязнения окружающей среды, усиление естественного разрушения, проблемы национальных меньшинств) Корея: неопределенность в отношении влияния (технологии, капитал, человеческие ресурсы) Сотрудничество: высокий риск, высокий доход

Анализ сильных сторон заключается в следующем:

Россия обладает большой территорией и большим разнообразием и количеством ресурсов, а также имеет около 70% СМП (северо-восточного маршрута). Корея обладает не только мощным капиталом, но и практическими навыками для технологий судостроения и разработки ресурсов, а также обладает квалифицированным пер-

соналом, который может быть использован при освоении Арктики. Сотрудничество между Россией и Кореей может быть взаимовыгодным для восполнения недостающих ресурсов.

Анализ слабых сторон заключается в следующем:

У России существует собственная стратегия развития Арктики, которая постоянно публикуется, но она не реализуется из-за недостатка инвестиционных проектов, капитала, технологий и человеческих ресурсов.

На Корейском полуострове располагаются Республика Корея и КНДР. Присутствие КНДР является потенциальным фактором риска для Республики Корея. Отдаленность Республики Корея от арктической зоны также является ослабляющим фактором.

И потенциальным риском сотрудничества между Кореей и Россией является изменение международной ситуации. В Северо-Восточной Азии находятся Республика Корея, КНДР, Япония и Китай, сильно конкурирующие друг с другом. Из-за этой конкуренции международная обстановка может быть легко изменена.

Кроме того, страны мира имеют разные представления об Арктике. Приарктические страны преследуют свои интересы. С другой стороны, есть страны, которые не имеют территорий в Арктике. Они стремятся к разработке Договора об Антарктике, в котором Арктика будет обозначена как общее наследие человечества. Кроме того, другие страны разрабатывают различные стратегии, такие как усиление их роли в обсуждении вопросов развития Арктики с помощью международных организаций или разработки технологий, связанных с Арктикой.

Для сохранения лидерства в Арктике России необходимо поддерживать устойчивость арктической политики.

Анализ возможностей сторон заключается в следующем:

Развитие Арктики может стать новой возможностью для Кореи и России. У России есть возможность сбалансированного развития страны, увеличения площади сельскохозяйственных угодий, расширения ресурсов освоения новых жизненных пространств и открытия новых торговых связей.

Корея может получить преимущественный эффект от новых торговых маршрутов и стабильных поставок необходимых ресурсов.

Возможное сотрудничество России и Кореи может стать новым примером взаимодействия стран в направлении развития Арктики, подобное сотрудничество будет моделью для получения экономических выгод.

Анализ угроз сторон заключается в следующем:

Природа Арктики сильно и напрямую попадает под влияние глобального потепления. Поэтому НПО и Международное сообщество выступают против развития Арктики. Меры против загрязнения окружающей среды должны быть подготовлены заранее для освоения Арктики, чтобы усилить позиции России.

Если Россия и Корея будут сотрудничать, то Корея может помочь России с развитием технологий и дружественной политической поддержкой.

Одной России сложно освоить арктический регион. Это подразумевает наличие затрат и рисков. Поэтому России необходимо наладить международное сотрудничество в освоении Арктики. До сих пор Россия участвовала в различных областях, таких как привлечение инвестиций, а также в разработке уникальной стратегии развития Арктики, но она не обозначала конкретную страну-партнера.

По нашему мнению, если Россия выстроит партнерство с Кореей, оно будет более привлекательным, чем с другими странами.

Нами проведен всесторонний анализ возможностей сотрудничества России и Кореи в освоении Арктики. На данном этапе возможность сотрудничества России и Кореи в освоении Арктики остается неопределенной. Однако перспектива появления новых возможностей для развития сотрудничества России и Кореи ожидается в не столь отдаленном будущем.

Список литературы

1. Селин В.С., Цукерман В.А. Геополитические и экономические факторы обеспечения суверенитета России в Арктике // Россия и современный мир. 2008. №2. С. 76–84.

2. Селин В.С., Истомин А.В., Павлов К.В. Северный морской путь – важнейший фактор развития морехозяйственных связей в Российской Арктике // Региональная экономика: теория и практика. 2008. №31(88). С. 2-7.
3. Селин В.С., Ульянов М.В. Национальные интересы и экономическая безопасность в российской Арктике // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2012. № 31(172). С. 2–9.
4. Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Специфика трансформации пространственной системы и стратегии переосвоения Российской Арктики в условиях изменений климата // Экономика региона. 2017. №3. С. 641–657.
5. Голдин В.И. Геополитика и формирование научно-образовательного пространства Арктики // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2014. №6. С. 183–191.
6. Харлампьева Н.К., Лагутина М.Л. Международное сотрудничество в Арктике: эколого-политический аспект // Общество. Среда. Развитие (Terra Humana). 2010. №3. С. 1–20.
7. Харлампьева Н.К. Методология исследования основ международного экономического сотрудничества в Арктике // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 6. Политология. Международные отношения. 2016. №2. С. 97–109.
8. Кондраль Д.П., Морозов Н.А. Система стратегического планирования процессов пространственно-территориального развития Арктики: сравнительный анализ (на примере России и США) // Общество: политика, экономика, право. 2013. №4. С. 32–36.
9. 김태진, “러시아 북극권 소수 민족 언어연구 – 코미어 (коми язык)를 중심으로 -”, 한국-시베리아센터, 『한국 시베리아연구』, 16(1), pp. 271~294, 2012.05. 러시아
10. 김태진, “러시아 시베리아지역 소멸위기 언어에 대한 고찰- 네네츠어를 중심으로 -”, 한국-시베리아센터, 『한국 시베리아연구』, 17(2), pp. 161~188, 2013.11. 러시아
11. 배규성, 성기중, “북극지역의 안보적 도전 군비경쟁의 정치적 함의”, 동아시아국제정치학회, 『국제정치연구』, 14(2), pp. 307~334, 2011.12, 사회과학

12. 배규성, 예병환, “바렌츠해 조약의 국제법적 분석: 러시아 - 노르웨이 간 해양경계획정 방법을 중심으로”, 독도연구소, 『독도연구』, (20), pp. 193~232, 2016.06. 역사학
13. 이영형, “러시아의 북극해 확보전략: 정책방향과 내재적 의미”, 아태 지역연구센터, 『중소연구』 33(4), pp. 103~129, 2010a.02. 사회과학.
14. 이영형, “문재인 정부의 대러시아 중점협력과제와극대화 전략”, 국가안보전략연구원, 『국가안보와 전략』, 17(3), pp. 67~99, 2017.09. 정치외교학
15. 윤영미, «러시아의 북극지역에 대한 해양안보 전략: 북극해 개발과 한-러 해양협력을 중심으로», 동서문제연구원, 『동서연구』, 21(2), pp. 45~80, 2009.12. 지역학
16. 윤영미, “북극해 해양분쟁과 지정학적 역학관계의 변화 - 러시아의 북극해 국가전략과 대응방안 -”, 한국-시베리아센터, 『한국 시베리아연구』, 14(2), pp. 1~42, 2010.11, 러시아
17. 이재혁, “러시아 극동지역의 관광자원과 한국 관광산업 개발 방안”, 한국-시베리아센터, 『한국 시베리아연구』, 19(2), pp. 103~128, 2015.11. 러시아
18. 이재혁, “시베리아의 수산자원과 한국 수산업의 진출 방안”, 한국-시베리아센터, 『한국 시베리아연구』, 17(1), pp. 97~144, 2013.05.
19. 한종만, “북극 공간의 개념 정의: 자연구분과 인문구분을 중심으로”, 한국비교경제학회, 『비교경제연구』, 22(1), pp. 41~74, 2015.06. 경제학
20. 한종만, “북극지역의 지정학적, 지경학적, 지문화적 역동성에 관한 연구”, 사회과학연구소, 『사회과학연구』, 40(2), pp. 57~90, 2016.08. 기타사회과학
21. 이탁기, 김태욱, 임채환 외 1명, “북극해 계측자료에 기초한 아라온호의 국부 빙압력 계산 연구”, 한국해양공학회, 『한국해양공학회지』, 27(5), pp. 88~92, 2013.10. 해양공학
22. Drewniak M., Dalaklis D., Kitada M., Ölçer A., Ballini F., Geopolitics Of Arctic Shipping: The State Of Icebreakers And Future Needs, Polar Geography, Malmö, 2018.
23. 한종만, 러시아북극공간의 이해 : 서북극권과서시베리아의 지정, 지경및지문화적접근, [서울학연문화사], 2018. P. 5. [ISBN: 9788955083897]

24. Lars Lindholt, Solveig Glomsrød, The role of the Arctic in future, global petroleum supply, Statistics Norway, Research Department, Discussion Paper 2011, No.645, p. 8. <http://www.ssb.no/a/publikasjoner/pdf/DP/dp645.pdf>
25. Zolotukhin A., Gavrilov V. "Russian Arctic Petroleum Resources" Oil & Gas Science and Technology, Rev. IFP Energies Nouvelles, 2011, Vol.66, No.6, p. 901. <https://ogst.ifpenergiesnouvelles.fr/articles/ogst/abs/2011/06/ogst100044/ogst100044.html>
26. Zolotukhin A.B., Gudmestad O.T. Bulakh M.A. Russian Arctic Petroleum Resources: Challenges and Development Opportunities, Arctic Europe Mini Seminar, Offshore Europe Conference, Aberdeen, 6. 9. 2011, p. 23.
27. Елисеев Д.О., Наумова Ю.В. Экономическое освоение российской Арктики: цели, задачи, подходы // Труды Карельского научного центра Российской академии наук. 2015. №3. С. 4–16.
28. Pilyavsky V. P., The Arctic: Russian Geopolitical and Economic Interests, FES (Friedrich Ebert Stiftung) Briefing Paper. 2011, p. 1. <http://library.fes.de/pdf-files/id/07925.pdf>
29. Development of the Arctic and the Future of Fisheries, Radio of Russia, 2013.
30. Gorbunov V.B. Murmansk Region: Potential of Development and Collaboration, Murmansk, 2012, pp. 14-15. https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/115209/Viktor_Gorbunov+esitys.pdf/022d2bd4-9614-498c-b476-37263e0c517f
31. Ashley J.R. Recent Developments in Enhancing Safe Navigation in the Arctic, 3. 12. 2010, p. 6.
32. Malte Humpert, Andreas Raspotnik, The Future of Arctic Shipping, Center for Circumpolar Studies, The Arctic Institute, 2012. https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2012/Scholarly_Papers/14.Humpert_and_Raspotnik.pdf
33. Sergey M. Arktis-Erschließung: Putin will Nordost Passage Wiederbeleben, [RIA Novosti], 23. 9. 2011.
34. Ariel Cohen, "From Russian Competition to Natural Resources Access: Recasting U. S. Arctic Policy," Background, No. 2421, Jun 15, 2010.
35. 46 vessels sailed Northern Sea route this year, Alaska Dispatch, 24. 11. 2012. <https://www.adn.com/arctic/article/46-vessels-sailed-northern-sea-route-year/2012/11/25/>

36. Shalyov, A. Arctic might help Russia to restore status of Great Power, Barents Observer, 23.08.2012.
37. ITAR-TASS, 06.10.2010.
38. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу // Российская газета, 28 сентября 2008 г., <https://rg.ru/2009/03/30/arktika-osnovy-dok.html>
39. Brigadier M.S. “Russian Development in the Barents Sea – Opportunities and Challenges for Norway,” Dissertation, Royal Norwegian Air Force, 2011, pp. 2-3.
40. Paul A.B. Oran R.Y. Governance and Environmental Change in the Arctic Ocean, Science. Vol.324, 17. 4. 2009, p. 340.

References

1. Selin V.S., Tsukerman V.A. *Rossiya i sovremennyy mir*. 2008. №2, pp. 76–84.
2. Selin B.C., Istomin A.V., Pavlov K.V. *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika*. 2008. №31(88), pp. 2–7.
3. Selin V.S., Ul'chenko M.V. *Natsional'nye interesy: priority i bezopasnost'*. 2012. № 31(172), pp. 2–9.
4. Leksin V.N., Porfir'ev B.N. *Ekonomika regiona*. 2017. №3, pp. 641–657.
5. Goldin V.I. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*. 2014. №6, pp. 183–191.
6. Kharlamp'eva N.K., Lagutina M.L. *Obshchestvo. Sreda. Razvitie (Terra Humana)*. 2010. №3, pp. 1–20.
7. Kharlamp'eva N.K. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Seriya 6. Politologiya. Mezhdunarodnye otnosheniya*. 2016. №2, pp. 97–109.
8. Kondral' D.P., Morozov N.A. *Obshchestvo: politika, ekonomika, pravo*. 2013. №4, pp. 32–36.
9. 김태진, “러시아 북극권 소수 민족 언어연구 – 코미어 (коми язык)를 중심으로 -”, 한국-시베리아센터, 『한국 시베리아연구』, 16(1), pp. 271~294, 2012.05. 러시아
10. 김태진, “러시아 시베리아지역 소멸위기 언어에 대한 고찰- 네네츠어를 중심으로 -”, 한국-시베리아센터, 『한국 시베리아연구』, 17(2), pp. 161~188, 2013.11. 러시아

11. 배규성, 성기중, “북극지역의 안보적 도전 - 군비경쟁의 정치적 함의”, 동아시아국제정치학회, 『국제정치연구』, 14(2), pp. 307~334, 2011.12, 사회과학
12. 배규성, 예병환, “바렌츠해 조약의 국제법적 분석: 러시아 - 노르웨이 간 해양경계획정 방법을 중심으로”, 독도연구소, 『독도연구』, (20), pp. 193~232, 2016.06. 역사학
13. 이영형, “러시아의 북극해 확보전략: 정책방향과 내재적 의미”, 아태지역연구센터, 『중소연구』 33(4), pp. 103~129, 2010a.02. 사회과학.
14. 이영형, “문재인 정부의 대러시아 중점협력과제와극대화 전략”, 국가안보전략연구원, 『국가안보와 전략』, 17(3), pp. 67~99, 2017.09. 정치외교학
15. 윤영미, «러시아의 북극지역에 대한 해양안보 전략: 북극해 개발과 한-러 해양협력을 중심으로», 동서문제연구원, 『동서연구』, 21(2), pp. 45~80, 2009.12. 지역학
16. 윤영미, “북극해 해양분쟁과 지정학적 역학관계의 변화 - 러시아의 북극해 국가전략과 대응방안 -”, 한국-시베리아센터, 『한국 시베리아연구』, 14(2), pp. 1~42, 2010.11, 러시아
17. 이재혁, “러시아 극동지역의 관광자원과 한국 관광산업 개발 방안”, 한국-시베리아센터, 『한국 시베리아연구』, 19(2), pp. 103~128, 2015.11. 러시아
18. 이재혁, “시베리아의 수산자원과 한국 수산업의 진출 방안”, 한국-시베리아센터, 『한국 시베리아연구』, 17(1), pp. 97~144, 2013.05.
19. 한종만, “북극 공간의 개념 정의: 자연구분과 인문구분을 중심으로”, 한국비교경제학회, 『비교경제연구』, 22(1), pp. 41~74, 2015.06. 경제학
20. 한종만, “북극지역의 지정학적, 지경학적, 지문화적 역동성에 관한 연구”, 사회과학연구소, 『사회과학연구』, 40(2), pp. 57~90, 2016.08. 기타사회과학
21. 이탁기, 김태욱, 임채환 외 1명, “북극해 계측자료에 기초한 아라온호의 국부 빙압력 계산 연구”, 한국해양공학회, 『한국해양공학회지』, 27(5), pp. 88~92, 2013.10. 해양공학
22. Drewniak M., Dalaklis D., Kitada M., Ölçer A., Ballini F., Geopolitics Of Arctic Shipping: The State Of Icebreakers And Future Needs, Polar Geography, Malmö, 2018.

23. 한종만, 러시아북극공간의 이해 : 서북극권과서시베리아의 지정, 지경및지문화적접근, [서울학연문화사], 2018. P. 5. [ISBN: 9788955083897]
24. Lars Lindholt, Solveig Glomsrød, The role of the Arctic in future, global petroleum supply, Statistics Norway, Research Department, Discussion Paper 2011, No.645, p. 8. <http://www.ssb.no/a/publikasjoner/pdf/DP/dp645.pdf>
25. Zolotukhin A., Gavrilov V. "Russian Arctic Petroleum Resources", Oil & Gas Science and Technology, Rev. IFP Energies Nouvelles, 2011, Vol.66, No.6, p. 901. <https://ogst.ifpenergiesnouvelles.fr/articles/ogst/abs/2011/06/ogst100044/ogst100044.html>
26. Zolotukhin A.B., Gudmestad O.T., Bulakh M.A. Russian Arctic Petroleum Resources: Challenges and Development Opportunities, Arctic Europe Mini Seminar, Offshore Europe Conference, Aberdeen, 6. 9. 2011, p. 23.
27. Eliseev D.O., Naumova Yu.V. *Trudy Karel'skogo nauchnogo tsentra Rossiyskoy akademii nauk*. 2015. №3, pp. 4–16.
28. Pilyavsky V. P., The Arctic: Russian Geopolitical and Economic Interests, FES (Friedrich Ebert Stiftung) Briefing Paper. 2011, p. 1. <http://library.fes.de/pdf-files/id/07925.pdf>
29. Development of the Arctic and the Future of Fisheries, Radio of Russia, 2013.
30. Gorbunov V.B. Murmansk Region: Potential of Development and Collaboration, Murmansk, 2012, pp. 14-15. https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/115209/Viktor_Gorbunov+esitys.pdf/022d2bd4-9614-498c-b476-37263e0c517f
31. Ashley J.R. Recent Developments in Enhancing Safe Navigation in the Arctic, 3. 12. 2010, p. 6.
32. Malte Humpert, Andreas Raspotnik, The Future of Arctic Shipping, Center for Circumpolar Studies, The Arctic Institute, 2012. https://arctic-yearbook.com/images/yearbook/2012/Scholarly_Papers/14.Humpert_and_Raspotnik.pdf
33. Sergey M. Arktis-Erschließung: Putin will Nordost Passage Wiederbeleben, RIA Novosti, 23. 9. 2011.
34. Ariel Cohen, "From Russian Competition to Natural Resources Access: Recasting U. S. Arctic Policy," Background, No. 2421, Jun 15, 2010.

35. 46 vessels sailed Northern Sea route this year, [Alaska Dispatch], 24. 11. 2012. <https://www.adn.com/arctic/article/46-vessels-sailed-northern-sea-route-year/2012/11/25/>
36. Shalyov A. Arctic might help Russia to restore status of Great Power, [Barents Observer], 23.08.2012.
37. ITAR-TASS, 06.10.2010.
38. *Rossiyskaya gazeta*, 28.09.2008. <https://rg.ru/2009/03/30/arktika-osnovy-dok.html>
39. Brigadier M.S. "Russian Development in the Barents Sea – Opportunities and Challenges for Norway," Dissertation, Royal Norwegian Air Force, 2011, pp. 2–3.
40. Paul A.B., Oran R.Y. Governance and Environmental Change in the Arctic Ocean, *Science*. Vol.324, 17. 4. 2009, p. 340.

ДАННЫЕ ОБ АВТОРАХ

Шадрин Александр Иванович, д.э.н., профессор

*Красноярский государственный педагогический университет
им. В.П. Астафьева
ул. Ады Лебедевой, 89, Красноярский край, г. Красноярск,
660049, Российская Федерация
shadrin1@kspu.ru*

Бэк Енчжун, аспирант кафедры географии и методики обучения географии

*Красноярский государственный педагогический университет
им. В.П. Астафьева
ул. Ады Лебедевой, 89, Красноярский край, г. Красноярск,
660049, Российская Федерация
kiseling@daum.net*

Хан Чжон Ман, Ph.D., профессор

*Университет Пай Чай
155-40 Baejae-ro, Doma-dong, Seo-gu, Daejeon, Republic of Korea
jmhan@pcu.ac.kr*

DATA ABOUT THE AUTHORS

Shadrin Aleksandr Ivanovich, Doctor of Economics, Professor, Department of Geography and Methods of Teaching Geography
Krasnoyarsk State Pedagogical University
89, Ady Lebedeva Str., Krasnoyarsk krai, Krasnoyarsk, 660049, Russian Federation
shadrinI@kspu.ru

Baek Young Jun, Graduate student of the department of geography and methods of teaching geography
Krasnoyarsk State Pedagogical University
89, Ady Lebedeva Str., Krasnoyarsk krai, Krasnoyarsk, 660049, Russian Federation
Kiseling@daum.net

Han Jong-man, Ph. D., prof., Faculty of English-Russian
Pai Chai University in Republic of Korea
155-40 Baejae-ro, Doma-dong, Seo-gu, Daejeon, Republic of Korea
jmhan@pcu.ac.kr